Nations Unies ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/7

Conseil économique et social

Distr. générale
27 février 2015
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-septième session
Genève, 18-22 mai 2015
Point 12 de l'ordre du jour provisoire
Règlement n° 94 (Choc avant)

Proposition de série 03 d'amendements au Règlement n° 94 (Choc avant)

Communication de l'expert de la France en tant que Président du groupe de travail informel des essais de choc avant*

Le texte ci-après, établi par l'expert de la France en tant que Président du groupe de travail informel des essais de choc avant, introduit les modifications au Règlement n° 94 (Choc avant) jugées nécessaires par les experts du groupe de travail informel. Il annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22 et est fondé sur le document informel GRSP-56-15-Rev.2, distribué à la cinquante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les parties supprimées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules.

GE.15-03919 (F) 300315 310315

1503919

Merci de recycler

I. Proposition

Paragraphes 2.13 à 2.14, supprimer.

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des occupants des sièges avant en cas de collision frontale **(essai avec une barrière déformable décalée)** doit être déposée par le constructeur du véhicule ou par son représentant dûment accrédité.».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 … (à présent ~~02~~ **03** correspondant à la série ~~02~~ **03** d'amendements)…».

Paragraphes 5.1.2 à 5.1.3, supprimer.

Paragraphe 5.2.1.2, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.2.1.4, modifier comme suit:

«5.2.1.4 Le critère de compression du thorax (THCC) n'est pas supérieur à ~~50~~ **42 mm**;».

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit:

«5.2.2 **Après l'essai, le** déplacement résiduel du volant de direction**,** mesuré au centre et au sommet de la colonne de direction n'est pas supérieur à 80 mm verticalement vers le haut ni à 100 mm horizontalement vers l'arrière.».

Paragraphes 6.1.2 à 6.2.3 supprimer.

Paragraphe 7.1 modifier comme suit:

«7.1 Toute modification touchant la structure, le nombre de sièges **avant**, les garnitures et aménagements intérieurs…:».

Paragraphe 7.1.2.2, modifier comme suit:

«7.1.2.2 Si les modifications ne concernent que les aménagements intérieurs, s'il n'y a pas une ~~différence~~ **augmentation** de masse supérieure à 8 %…:».

Paragraphe 11.9, modifier comme suit:

«11.9 ~~Les homologations de véhicules accordées en vertu de la série 01 d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas concernées par la série 02 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent de les accepter.~~ **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accepter les homologations accordées en vertu de la série 01 d'amendements audit Règlement, pour les véhicules qui ne sont pas visés par la série 02 d'amendements**.».

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«**11.11 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.**

11.12 **À compter du 1er septembre 2018, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent les homologations que si le type de véhicule homologué satisfait aux prescriptions dudit Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.**

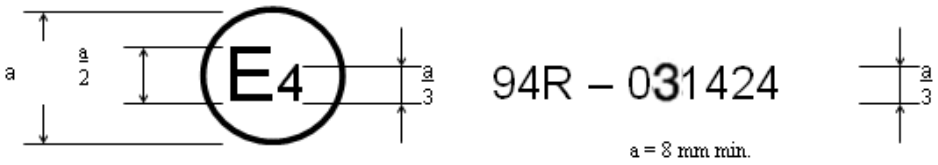
11.13 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder une extension pour une homologation de type accordée en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.**

11.14 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter les homologations de type en vertu de la série 01 d'amendements audit Règlement qui sont accordées avant le 23 juin 2013 ou 2014, conformément au paragraphe 11.5 ci-dessus.**

11.15 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accepter les homologations de type en vertu de la série 02 d'amendements audit Règlement qui sont accordées avant le 1er septembre 2018.**».

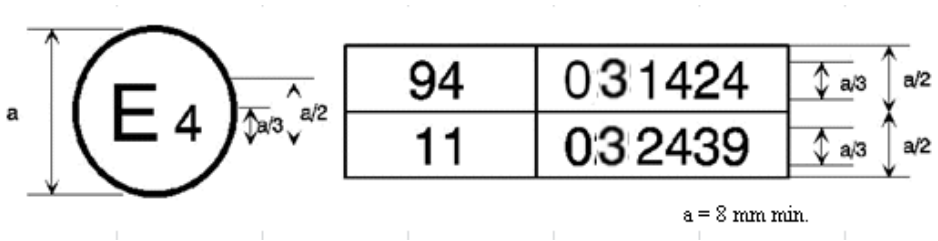
Annexe 2, modifier comme suit:

«Modèle A
(Voir par. 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus … numéro d'homologation 0~~2~~**3**1424. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 94 tel que modifié par la série ~~02~~ **03** d'amendements.».

Modèle B
(Voir par. 4.5 du présent Règlement)



~~La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en application des Règlements nos 94 et11[1].~~ Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement n° 94 comprenait la série ~~02~~ **03** d'amendements et le Règlement n° 11 comprenait la série ~~02~~ **03** d'amendements.».

[1] ~~Le second numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.~~

Annexe 3,

Paragraphe 1.4.3.1, modifier comme suit:

«1.4.3.1 Position du volant

Le volant, s'il est réglable, doit être placé dans la position normale prévue par le constructeur ou, ~~à défaut~~ **en l'absence de recommandation particulière du constructeur**, dans la position médiane … du véhicule.».

Paragraphe 1.4.3.3, modifier comme suit:

«1.4.3.3 Levier de changement de vitesse

Le levier de changement de vitesse doit être au point mort. **Si le véhicule est mû par son propre moteur, la position du levier de changement de vitesse doit être définie par le constructeur.**».

Paragraphe 1.4.3.10, modifier comme suit:

«1.4.3.10 Appuie-tête

Les appuie-tête réglables en hauteur doivent être dans la position ~~la plus élevée~~ **appropriée définie par le constructeur. En l'absence de recommandation particulière du constructeur, les appuie-tête doivent être dans la position la plus élevée**.».

Paragraphe 2.1.1 et note de bas de page 1, modifier comme suit:

«2.1.1 Un mannequin du type Hybrid III **homme du cinquantième centile**[1] équipé de chevilles à 45° et réglé selon les caractéristiques propres à ce type, est installé à chacune des places latérales avant, dans les conditions énoncées à l'annexe 5. Les chevilles du mannequin doivent être certifiées conformément aux procédures de l'annexe 10.».

Annexe 4,

Titre, modifier comme suit:

«**Critère de performance de la tête (HPC) et critère d'accélération de la tête (au bout de 3 ms)**».

Paragraphes 1 à 1.1, modifier comme suit:

«1. Critère de performance de la tête (**HPC_{36}**)

1.1 On considère qu'il est satisfait à ce critère (**HPC_{36}**) lorsque, durant l'essai, la tête n'entre en contact avec aucun composant du véhicule.».

Paragraphes 2 à 2.1, modification sans objet en français.

Annexe 5,

Paragraphe 2.4.3.2, modification sans objet en français.

[1] Les spécifications techniques et les schémas détaillés du mannequin Hybrid III, présentant les principales dimensions d'un homme du 50e centile des États-Unis d'Amérique, et les spécifications de réglage pour cet essai ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et peuvent être consultés sur demande au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, Palais des Nations, Genève, Suisse.

Paragraphe 2.6.1, modifier comme suit:

«2.6.1 Le pied droit du mannequin occupant la place du conducteur doit reposer… L'axe médian longitudinal du pied gauche doit être en position aussi parallèle que possible de l'axe médian longitudinal du véhicule. **Pour les véhicules équipés d'un repose-pieds, il doit être possible, à la demande du constructeur, de placer le pied gauche sur le repose-pieds. Dans ce cas, la position du pied gauche est définie par le repose-pieds.**».

Paragraphe 2.8, modifier comme suit:

«2.8 La température des mannequins et des instruments de mesure doit être stabilisée avant l'essai et maintenue dans toute la mesure possible entre 19 et 22**,2** °C.».

Paragraphe 3, modifier comme suit:

«**3. Le veston du mannequin doit être mis en place convenablement, de sorte que le point de fixation du support inférieur du cou soit au même niveau que l'ouverture du haut du veston. Le mannequin étant installé à sa place désignée, comme indiqué aux paragraphes 2.1 à 2.6 et 3.1 à 3.6 ci-dessus, mettre en place la ceinture et l'attacher. Veiller à ce que la sangle abdominale ne soit pas relâchée. Tirer la sangle d'épaule depuis l'enrouleur à l'horizontale, jusqu'au niveau du centre du mannequin, et la laisser se remettre en place dans l'enrouleur. Répéter cette opération quatre fois. La sangle d'épaule doit être placée de sorte qu'elle ne tombe pas de l'épaule et qu'elle n'entre pas en contact avec le cou. La ceinture doit être mise en place comme suit: pour le mannequin Hybrid III homme du cinquantième centile, l'ouverture en haut du veston ne doit pas être entièrement masquée par la sangle. Appliquer une tension de 9 à 18 N à la sangle abdominale. Si la ceinture est équipée d'un dispositif de relâchement de la tension, donner à la sangle d'épaule le maximum de mou recommandé par le constructeur pour un usage normal (voir le manuel d'utilisation du véhicule). Dans le cas contraire, laisser l'excédent de sangle d'épaule se rétracter au moyen de l'enrouleur.**

Dans le cas où la ceinture de sécurité et ses points d'ancrage sont positionnés de telle manière que la ceinture ne se place pas comme il est prescrit plus haut, il est permis d'ajuster celle-ci manuellement et de la maintenir en place à l'aide d'un adhésif.

~~Réglage du système de retenue~~

~~Le mannequin d'essai ayant été placé dans sa position assise selon les spécifications indiquées aux paragraphes 2.1 à 2.6, installer la ceinture autour du mannequin et la boucler. Éliminer tout le mou dans la ceinture abdominale. Tirer la sangle baudrier de l'enrouleur et la laisser se rétracter. Répéter cette opération quatre fois. Faire subir une tension de 9 à 18 N à la ceinture abdominale. Si la ceinture est équipée d'un dispositif suppresseur de tension, donner à la sangle baudrier le maximum de mou recommandé par le constructeur dans le manuel d'utilisation du véhicule pour un usage normal. Si la ceinture n'est pas équipée d'un tel dispositif, laisser l'excédent de sangle dans la bretelle se rétracter au moyen de l'enrouleur.~~».

Annexe 8,

Paragraphes 4 à 4.3, supprimer.

Les paragraphes 5 à 6 deviennent les paragraphes 4 à 5.

II. Justification

1. Parallèlement à l'introduction d'un nouveau Règlement sur le choc avant axé sur les dispositifs de retenue, il est nécessaire d'apporter un certain nombre de modifications au Règlement n° 94 afin d'améliorer la protection des occupants plus âgés.

2. Le texte du Règlement n° 94 a été aligné sur celui du nouveau Règlement sur le choc avant axé sur les dispositifs de retenue.

3. Comme suite à la décision du GRSP, les critères de lésion du cou restent inchangés dans le Règlement n° 94.

4. Comme suite à la décision du GRSP, les références au mannequin du type Hybrid III homme du cinquantième centile restent inchangées.